

ња кадрова. На крају, др. Б. Шпицар дао је кратак преглед уређења службе социјалног осигурања у Сирији.

Корисност оваквих збирки је очигледна па би стога било од користи кад би се чешће појављивале као стална публикација Института.

Др. Д. Ђ. Денковић

Rado Miklič: SOCIJALNO DELO V GOSPODARSKIH ORGANIZACIJAH.
Ljubljana, 1960, Institut za javno upravo, 134 s.

Одељење за проучавање радних односа и социјалног осигурања Института за јавну управу у Лубљани посветило је посебну пажњу проучавању социјалних служби у јавним службама и привредним организацијама у НР Словенији. Резултат овог неопходног и корисног рада је и ова студија Р. Миклича. У предговору проф. Руди Киовски даје општу слику развоја социјалних служби код нас и у свету, истичући посебно њихове разлике. Р. Миклич је на основу конкретних података обрадио садржину и појам кадровско-социјалне службе и указао на предмет социјалног рада у привредним организацијама. Поред тога истакао је улогу и садржину социјалног рада у капиталистичким и социјалистичким државама. Од нарочитог је интереса што је своја проучавања у вези са нашом земљом вршио користећи податке прикупљене у анкети Завода за образовање кадрова и проучавање организације рада у Крању и анкети Секретаријата за рад Извршног већа НР Словеније.

Из података, на пример, може се видети који све разлози утичу да радници не достижу бољи радни учинак. У вези са овим проблемом извршена је анкета у 16 индустријских предузећа у Крању, односно 9.801 запослених радника. За утврђивање појма социјалног рада писац је користио податке из анкете Секретаријата која је обухватила 299 трговачких, угоститељских и занатских привредних организација а одговоре дало 27.279 запослених радника. Поред тога коришћене су и друге анкете овог Секретаријата, тако, на пример, анкета која је вршена у 102 привредне организације изнад 500 запослених, а одговоре дало 127.854 радника са подручја индустрије, оударства, шумарства, грађевинарства и саобраћаја.

На основу извршене анализе анкета, писац се с разлогом залаже да се у привредним организацијама образује посебна кадровска социјална служба која би била равноправна са осталим јавним службама. На крају Р. Миклич у свом раду обрађује улогу социјалног радника и даје предлоге за програм виших школа за социјалне раднике. Ова студија Р. Миклича пуна је драгоцених података који пружају могућност да се боље сагледају проблеми у вези са појмом, улогом и организацијом социјалних служби као и улогом социјалних радника и школа за социјалне раднике. Било би коорисно кад би се овакви радови чешће јављали јер би то допринело правилном развоју социјалних служби и помогло налажење праве улоге социјалног радника у нашем друштву.

Др. Д. Ђ. Денковић

Emile Tyan: INSTITUTIONS DU DROIT PUBLIC MUSULMAN, т. I: le califat, Paris, 1954, XIII + 545 pp., т. II: le sultanat, 1956, 626 pp.

Е. Тиан (E. Tyan), професор Правног факултета у Бејруту, написао је више радова из области шеријатског права. Он данас спада међу најбоље познаваоце овог правног система. Нарочито се истакао својим делом: *Histoire de l'organisation judiciaire en pays d' Islam*, т. I, 1938 (видети наш приказ у *Arhivu za pravne i društvene nauke* за 1939), т. II, 1943. И његово дело о халифату и султанату оцењено је у светској научној јавности као одличан прилог за упознавање мусли-

манског јавног права. На основу брижљиво прибране и одабране грађе, писац је пратио историјски развој ових установа од почетка VII века па даље. Он је успео да расветли њихов постанак, успон и опадање и да утврди чиниоце који су током времена на то деловали.

Халифе су у почетку долазиле на власт избором и признањем заједнице. Они су тада оличавали јединство државне заједнице и власти. То је било за прве четворице халифа до године 661. После тога на овај положај долазило се присвајањем власти и наслеђем, али се ипак све до половине VIII века, одржало јединство државе. Тада се држава цепа на Источно царство са седиштем у Багдаду и Западно царство са седиштем у Кордови.

Халифе у Багдаду успеле су да за извесно време у својим рукама одрже јединство духовне и световне власти. Они су по узору на византиске и персиске владоце били апсолутни господари. То је нарочито дошло до изражаја за време владавине халифе Харун ал-Рашида. Међутим, већ од IX века почиње опадати политичка моћ халифе. Високи војни и дворски службеници, преузимају постепено у своје руке световну власт. Халифе постају играчке у њиховим рукама и долазе на свој положај по њиховој вољи и њиховом избору. Уместо халифе световну власт воши емир улумера, шеф кога бирају војни и дворски службеници. Из ове установе развија се султанат, једна врста световног поглавара коме је подређен халифа као духовни поглавар. Дакле, ту наступа цепање духовне и световне власти. Оне и даље постоје једна поред друге, али је духовна подређена световној власти.

Писац овде лепо очува сукоб права и факта и победу факта над правом. Уједно износи и настојање да се у начелима шеријата нађу ослонац и докази за правно оправдање створеног стања. Писац је ове сложене проблеме поставио јасно и образложио их убедљивим доказима и сигурним чињеницама. Његово дело може корисно послужити онима који изучавају општу историју, а посебно историју наших народа под турском владавином.

М. Беговић

Jasper Ridley: THE LAW OF THE CARRIAGE OF GOODS BY LAND, SEA AND AIR, London, 1957, Shaw & Sons Ltd., XLVIII + 245 pp.

У првом делу књиге реч је о праву које регулише превоз копненим путевима, под којим аутор подразумева превоз друмом, железницом и унутрашњим воденим путевима. Овај последњи, иако има доста елемената права које регулише поморски превоз, много је више везан са правним правилима о превозу робе копном. Превоз унутрашњим воденим путевима аутор излаже прилично укратко, напомињући да се ситуације у овој врсти саобраћаја решавају на основу одредаба закона и *common law*-а о копненом и поморском превозу.

У Енглеској је друмски превоз робе још увек у највећој мери регулисан нормама *common law*-а, док је, напротив, превоз железницом сав обухваћен писаним законским прописима (*statutes*) и стандардним условима донетим у оквиру овлашћења закона о железничком превозу.

У Енглеској се разликују јавни и приватни превозиоци. Између осталог, јавни превозилац дужан је да превози робу за свакога, осим у случајевима кад је овлашћен да превоз одбије. Приватни превозилац нема овакву обавезу. Јавни превозилац, поред тога, одговоран је за све штете или губитке робе у току превоза, осим у пет изричито набројаних случајева и зато има и карактер осигураватеља робе. Приватни превозилац, напротив, одговара једино у случају ако штете или губици настану услед његовог нехата.

Прелазећи на уговор о превозу, аутор резимноа правну ситуацију која настаје уколико јавни превозилац не закључи такав уговор. Према правилима *common law*-а не сматра се да јавни превозилац воши превоз на основу једног претпостављеног уговора, већ на основу обичаја који влада у превозилачкој